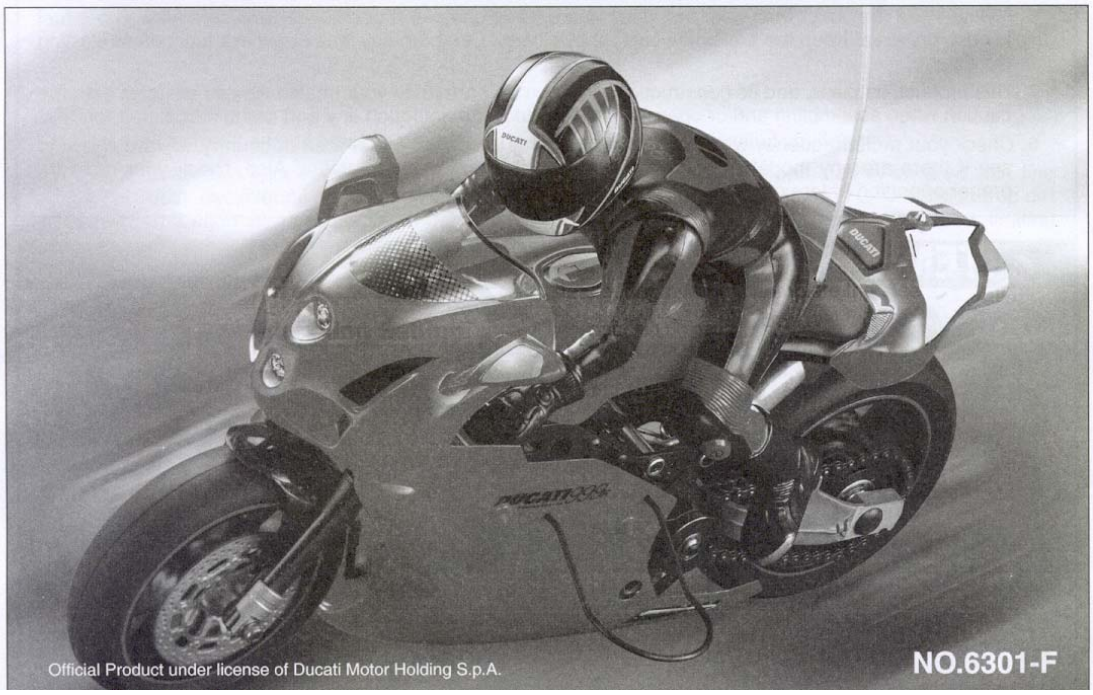
Thunder Tiger

DUCATI 999R

TESTASTRETTA

1/5 SCALE DUCATI 999R NITRO POWERED R/C MOTORBIKE



Por favor, asegúrese de leer y entender éste manual antes de usar el producto.
Los contenidos de éste manual están sujetos a cambios sin preaviso debido a mejoras del producto o cambios en las especificaciones.

MANUAL DE INSTRUCCIONES

GARANTíA

Thunder Tiger garantiza que éste modelo está libre de defectos tanto en el material como en su elaboración.
El valor total de su garantía no superará en ningún caso el del coste final del producto. Ésta garantía no cubre los componentes dañados por uso o modificación del producto posterior de la compra. Si falta alguna pieza en el kit debe de notificarlo durante los 60 días posteriores a la compra del producto. Ninguna pieza se enviará bajo garantía si no se presenta el comprobante de compra. Para recibir las piezas bajo garantía, nuestro centro

de servicios debe recibir el comprobante de compra y las piezas defectuosas. Para adquirir la pieza que falta o es defectuosa, contacte con su distribuidor Thunder Tiger más cercano. Bajo ninguna circunstancia el comerciante o distribuidor puede aceptar la devolución del producto si éste ya se ha empezado a montar.

precaucion

Gracias por comprar un producto Thunder Tiger.
Por favor, lea todas las instrucciones para familiarizase con los componentes y el producto antes de empezar a manejarlo.

1. Este producto no es un juguete. Es un producto de altas prestaciones. Es importante que usted se familiarice con el producto, con el manual y con el montaje que debe realizarse antes de empezar a montar o usar el producto. Se requiere la supervisión de un adulto para el montaje de este producto.
2. Siempre tenga este manual de instrucciones cerca para poderlo consultar durante el montaje y durante el funcionamiento del producto.
3. Asegúrese de que todos los tornillos estén bien ajustados y revise también todas las piezas después de no usar el producto durante un tiempo.
4. Para un mejor rendimiento, es importante de que todas las piezas trabajen libres sin ningún roce.
5. No utilice el producto en caso de lluvia, ni en carreteras públicas, ni cerca de multitudes, ni cerca de un aeropuerto ni cerca de áreas restringidas a emisoras de radio.
6. Mantenga siempre el combustible alejado del calor o llamas. Sólo usar en lugares abiertos o muy bien ventilados. Almacene el combustible en un lugar fresco y seco. Tápelo bien. Limpie cualquier mancha o exceso de fuel antes de poner en marcha el motor.
7. Éste producto, sus partes y su montaje pueden ser perjudiciales para su salud. Siempre tome extremas precauciones cuando monte y opere con éste producto. No toque ninguna parte del modelo que tenga rotación.
8. Compruebe su frecuencia de radio con la frecuencia de la zona. Si hay otros modelistas cerca compruebe la frecuencia que están usando. También compruebe su emisora para un mejor funcionamiento antes de usar el producto.

EL KIT INCLUYE

Chasis y cuerpo de la motorbike DUCATI999r, y motor PRO-12BK pre instalado.

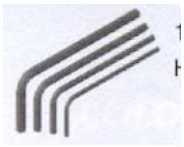
Transmisor de 2 canales (de Pistola o Dual Stick)

2 servos de alto rendimiento

Botella de combustible para llenado rápido

Caballete

HERRAMIENTAS INCLUIDAS

Set de llaves hexagonales (1.5mm, 2mm, 2.5mm, 3mm) 

Eje arrancador hexagonal

Conector del chispómetro

Cinta de doble cara

Llave fija de 5-5.5mm y 7-10mm

PIEZAS NECESARIAS PARA EL MONTAJE

Arrancador

Aceite para el filtro de aire

Chispometro arrancador y cargador

Combustible

Destornillador Philips

Destornillador de 0.5mm plano

Pack de baterías RX y cargador

PRODUCTOS RECOMENDADOS

Estos productos se los recomendamos por mayor seguridad:
Guantes de protección
Gafas de seguridad
Fijador de tornillos

NOTAS IMPORTANTES Y ADVERTENCIA

COMBUSTIBLE

1. Escoja un combustible de una marca conocida y con buena reputación, y que su uso sea apto para coches y camiones. No utilice combustible para aviones o barcos. Escoja combustible de metanol que tenga un contenido en nitro del 10% al 30% y un contenido de aceite sintético / caster para la lubricación de un 5% al 18%. Un

porcentaje inferior de nitro representa un motor más frío y por consiguiente un motor de mayor duración; También generan una potencia inferior. La cantidad más usada en nitro es del 20%.
2. El color del combustible sólo sirve para identificarlo y no es importante por mayor rendimiento o durabilidad del motor.
3. Tenga cuidado. Si el depósito se desborda el combustible puede alcanzar los engranajes, receptor o los frenos pudiendo causar desperfectos y ocasionar una conducción insegura. Siempre mantenga la botella del combustible cuando no se tenga que usar.
4. Nunca exponga el combustible ni sus recipientes al fuego. Podría causar fuego y una explosión.

MOTOR

1. Para una perfecto rodaje del motor, por favor consulte el manual del motor.
2. Nunca haga correr su moto sin el filtro del aire. Si va a usar la moto en un lugar con arenilla fina, use un filtro de aceite o bien aceite caster en vez de combustible. Es importante de que el foam (espuma) esté un poco húmedo para atrapar la suciedad y dejar pasar el aire. Con el foam demasiado húmedo no se deja pasar bien el aire, limitando el rendimiento del motor.
3. Las partes de alrededor del motor pueden estar peligrosamente calientes después de su uso. ¡Nunca las toque sin usar la adecuada protección! Y mejor dejar enfriar.

USO DE LA RADIO

1. Cuando ponga la radio en marcha, primero ponga en marcha el transmisor y extienda la antena totalmente.
2. Luego, ponga en marcha el receptor. Para pararlo, primero apague el receptor y después el transmisor.

PRIMEROS AUXILIOS

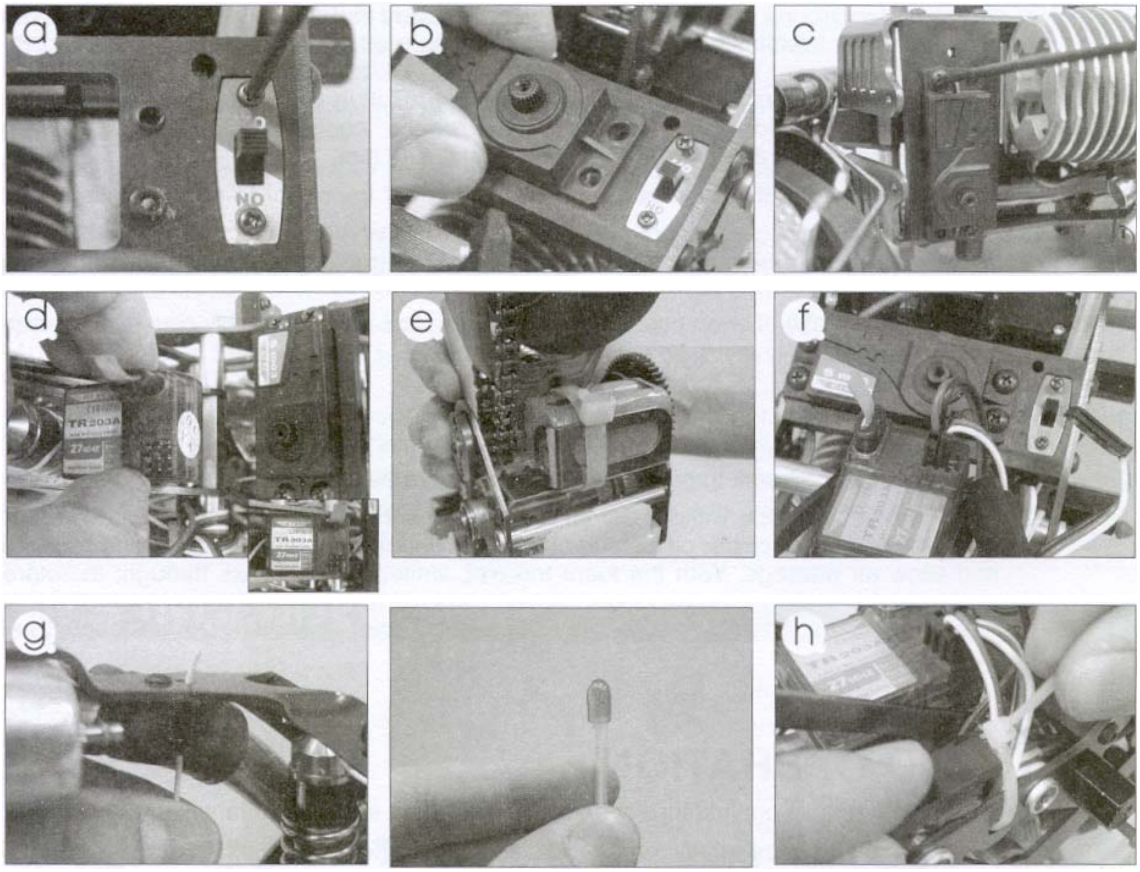
1. Si accidentalmente bebiera combustible, beba inmediatamente abundante cantidad de agua e intente provocarse el vómito. Consulte inmediatamente después un médico.
2. Si accidentalmente el combustible entrara en sus ojos, lávelos bien con agua. Consulte inmediatamente después con un médico.
3. Si el combustible tiene contacto con la piel, lave la zona con agua y jabón.

AVISO

1. Operaciones inadecuadas pueden ocasionar daños personales y/o de propiedad. Thunder Tiger y su distribuidor no tienen ningún control ni responsabilidad sobre los daños resultantes por mal montaje, uso inadecuado o transporte.
2. Thunder Tiger no acepta ni asume ninguna responsabilidad por daños personales o de propiedad resultantes de un uso inadecuado de los materiales, equipamientos o manejos. Cuando monte o utilice este producto, el usuario acepta todas las responsabilidades. Si el comprador no está preparado para asumir esta responsabilidad, debiera retornar éste producto a la tienda, sin montar ni haber sido usado, y se le devolverá el importe.

1 Instalación de la radio

(Omitir si ésta ya viene montada en la versión RTR)

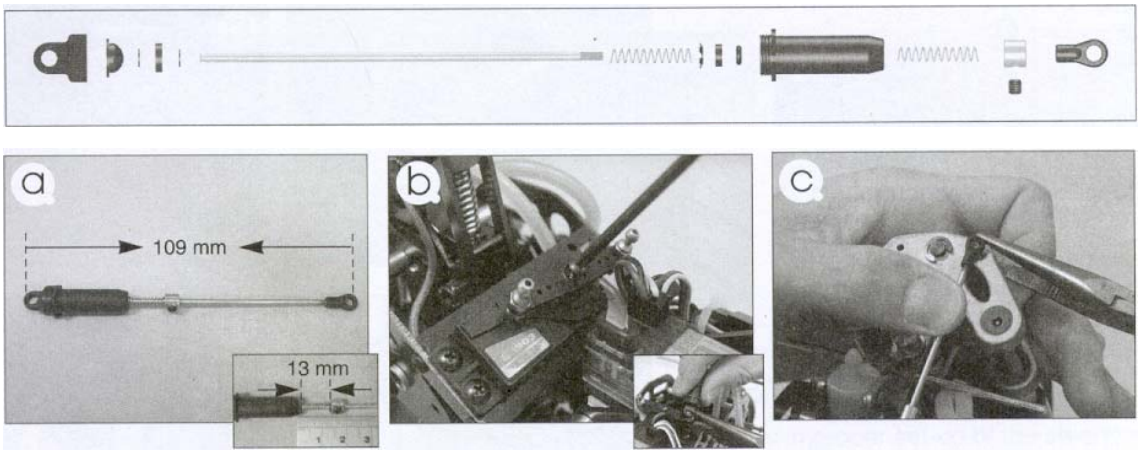


a) Instale el conector del receptor encima de la bancada del servo al lado de la dirección del servo fijándolo con dos tornillos.
b) Instale la dirección del servo en la bancada del servo usando cuatro tornillos. (Fíjese que el eje de salida debe estar centrado entre los dos marcos del chasis)
c) Instale el acelerador del servo en la bancada del servo fijándolo con 4 tornillos. La posición de la bancada debe de ser como en la foto)
d) Instale el receptor encima del espacio que queda entre los dos marcos usando la cinta adhesiva de doble cara.
e) Instale el pack de baterías del receptor en la parte inferior del chasis. Sujételo bien utilizando una brida ancha.
f) Asegúrese de que todos los conectores están correctamente fijados al receptor:

Conector de la dirección: en la ranura 1
Conector de aceleración: en la ranura 2
Conector de la batería: en la ranura de la batería
Disponga la antena del receptor a través de la bancada de la antena.

g) Disponga la antena del receptor por el tubo de la antena e instálela en la bancada de la antena. Coloque la punta suministradas en la parte superior del tubo de la antena para protegerla.
h) Ahora, utilice una pequeña brida para mantener el cableado en orden y prevenirlo de que se mueva o acerque a altas temperaturas.

2 Instalación del varillaje de dirección del servo



a) Monte el amortiguador hidráulico y el varillaje del servo como se muestra en el diagrama. El varillaje de la dirección del servo que viene montado de fábrica es de unos 109mm sin presionar ni extender ninguno de los dos cabos. Cada vez que el amortiguador se quite o desmonte, la distancia debería ser comprobada para asegurar una correcta posición del amortiguador. Mesure la largada del muelle exterior que debe estar dentro de los 13mm que hay desde el final del amortiguador una vez terminado.
b) Ponga la punta del amortiguador encima de la bola en posición de punto muerto en el horn del servo de dirección.
c) Ponga la parte final en la bola de punto muerto en la bancada de la dirección para acabar de completar el sistema de dirección.

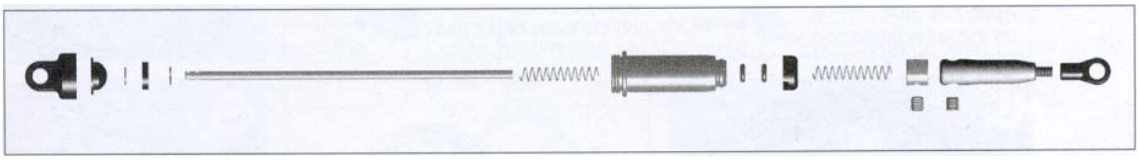
AJUSTES A BAJA VELOCIDAD

Si la moto no corre en línea recta a baja velocidad, reajuste la largada de la varilla de la dirección a 109mm o rellene el amortiguador hidráulico con aceite de menor grado(inicialmente es de #400)

AJUSTES A ALTA VELOCIDAD

Si encuentra que la rueda frontal tiene vibraciones o es inestable a alta velocidad, rellene el amortiguador con aceite de mayor grado. Esto, no obstante, mejorará la conducción a gran velocidad aunque perjudicará la conducción a menor velocidad, las curvas y la estabilidad.

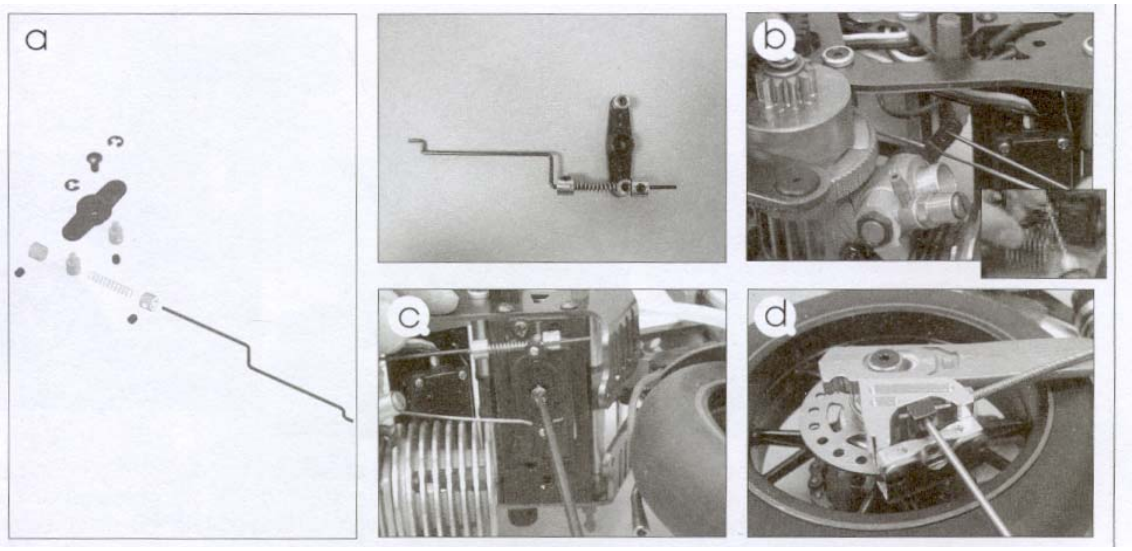
OPCIONALMENTE



a) El amortiguador tiene que ser sacado de la moto.
b) Monte la dirección del amortiguador como se muestra en el diagrama.
c) Rellene el amortiguador hidráulico con aceite de silicona (le sugerimos la de #400) hasta encima del cuerpo del amortiguador.
d) Poco a poco, mueva el pistón arriba y abajo para evitar burbujas de aire. Deje reposar el amortiguador un momento para así dejar que salgan posibles burbujas de aire.
e) Poco a poco enhebre la punta superior con una cuchilla encima del la pieza del amortiguador. Ahora presione el eje de aluminio en la bancada en la parte final del plástico.
f) Con el servo en posición neutral, afloje el eje de aluminio utilizando un destornillador hexagonal de 1.5mm. Inserte el eje del amortiguador en la bancada. Luego, mueva manualmente el eje para mantener la largada de todo el amortiguador con el final estando dentro de los 109mm con el muelle ligeramente comprimido cuando acabe. Ajuste bien el tornillo en la bancada.
g) Repita los pasos 2ª, 2b y 2c.

3 Instalación del varillaje de freno y acelerador

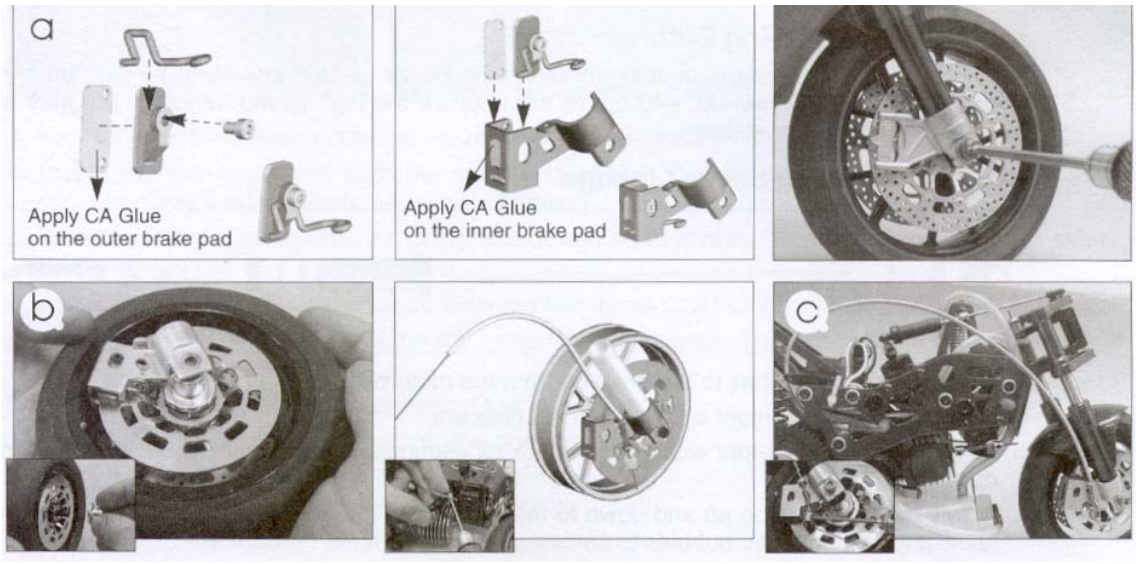
(Omitir si ésta ya viene montada en la versión RTR)



a) Monte los varillajes del acelerador y frenos tal y como se muestra en el diagrama.

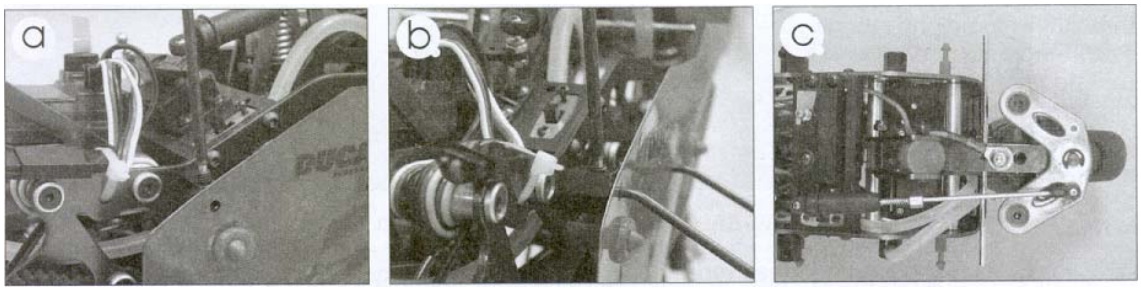
b) Instale la vuelta del final del varillaje en la palanca del carburador, y fije el conector del disco de freno en el collar del varillaje pivotante con un tornillo de 1.5mm.
c) Instale el horn del servo de aceleración en el servo.
d) Fije el conector del freno de disco en la palanca del freno en el disco de freno trasero con un tornillo de 1.5mm.

OPCIONALMENTE (Comprar por separado)



a) Monte el freno de disco de la parte delantera tal y como se muestra en el diagrama. Utilice una llave hexagonal de 3mm para separar el plástico frontal del disco de las horquillas frontales.
b) Coloque el disco de freno y la pastilla de freno en el lugar donde el plástico del disco de freno va montado. Encajone el disco de freno entre las pastillas de freno. Fije el conector del freno en el collar pivotante con un tornillo de 1.5mm.
c) Guíe el conector del freno a través de tubo con muelles suministrado y coloque la rejilla de ventilación en el marco del chasis. Fije el conector del freno en la palanca del freno y el collar del varillaje en el freno de disco frontal con un tornillo de 1.5mm.

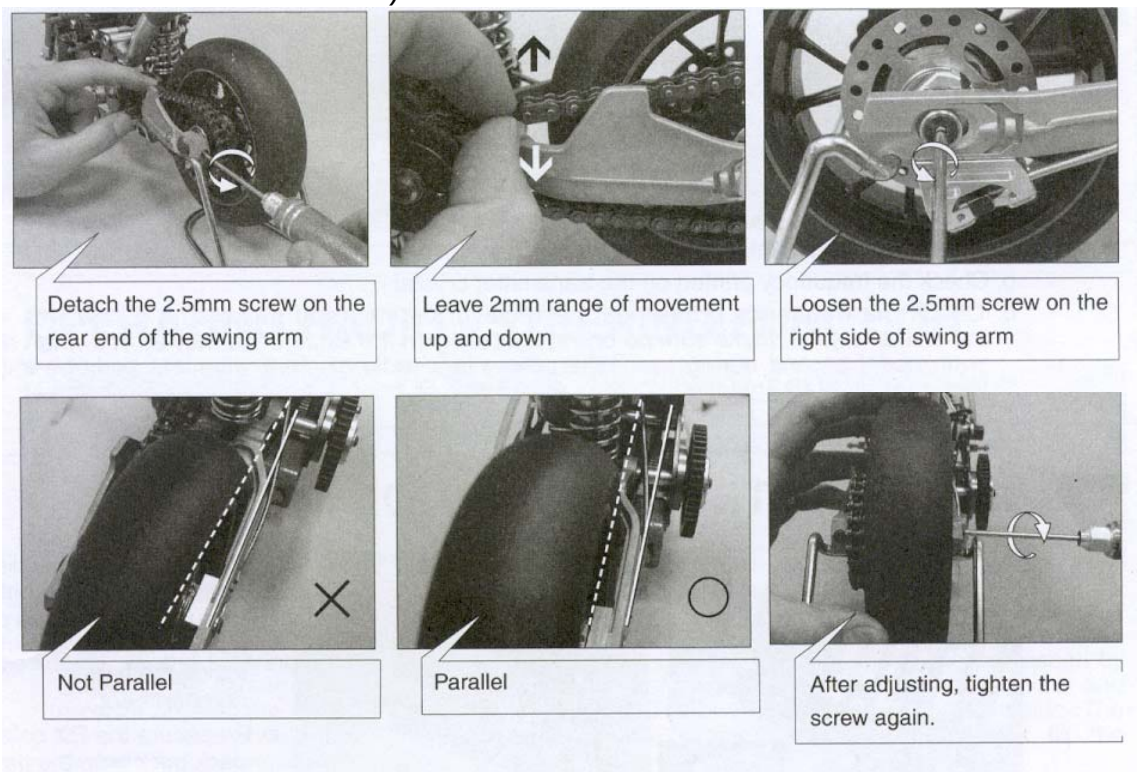
4 Instalación del protector lateral y ajustes de estabilidad



a) Use una llave hexagonal para aflojar los tornillos de la bancada en el lateral.

b) Instale el protector que se le suministra en la bancada lateral y vuelva a ajustar los tornillos.

c) Si no puede conducir la moto en línea recta, podría ser causa de un mal montaje del varillaje del servo de dirección o bien que la rueda trasera no está paralela con la frontal. Para reajustar el varillaje del servo de dirección repita el paso 2a. Para que la rueda trasera esté paralela y consiga la correcta tensión de la cadena , separe el tornillo de 2.5mm en la parte final del brazo basculante. Use la punta de su dedo para notar la mejor manera de poner la tensión correcta de la cadena. La manera correcta sería dejar alrededor de 2mm de movimiento hacia arriba y hacia abajo. (Aviso: El neumático trasero y el brazo basculante deben ser paralelos, sino, desajuste el tornillo de 2.5mm de la parte derecha del brazo basculante para poner la rueda trasera paralela con el brazo basculante).


Detach the 2.5mm screw on the rear end of the swing arm
Leave 2mm range of movement up and down
Loosen the 2.5mm screw on the right side of swing arm
Not Parallel
Parallel
After adjusting, tighten the screw again.

5 Carga del chispómetro

a) Enchufe el cargador a la salida AC, y luego tire de la palanca de encendido para aceptar al adaptador.

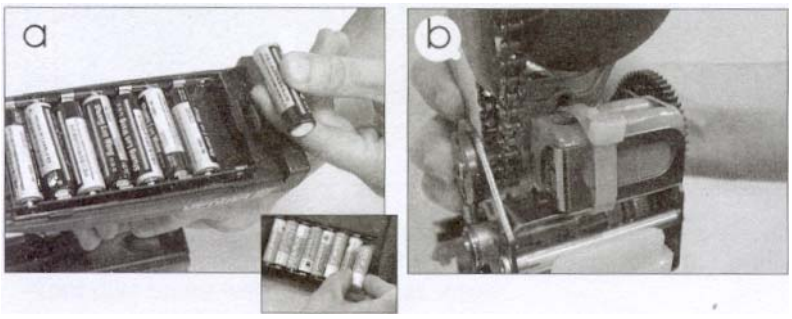
b) En este punto, la luz roja LED indicadora del cargador debería estar encenderse indicando que la secuencia de carga se está llevando a término con éxito.
c) Cuando la carga esté completa, tire de la palanca de encendido del chispómetro para desconectarlo.
d) Cargue el nuevo chispómetro de 16 a 24 horas la primera vez que lo vaya a usar. Para las siguientes cargas, le bastará con cargas de unas 12 horas antes de cada uso.

NOTA: Si el chispómetro se calienta y está tibio o caliente durante la carga, desconéctelo el encendedor del cargador inmediatamente. Esto es una señal de que está sobrecargado. Una sobrecarga así puede dañar las baterías internas del encendedor acortando la vida del producto.

6 Preparar la radio

a) Instale la antena en el receptor
b) Compruebe la frecuencia que encontrará impresa en el cristal del transmisor.
c) Compruebe la frecuencia que encontrará impresa en el cristal del receptor y asegúrese de que concuerda con la del cristal del transmisor, Asegúrese de que nadie esté operando con la misma frecuencia cuando empiece a usar la moto y durante su uso. Si hay algún fallo de sistema, éste probablemente vendrá causado por una mala instalación de los cristales, que éstos estén rotos o bien que haya gente usando la misma frecuencia causándole interferencias.

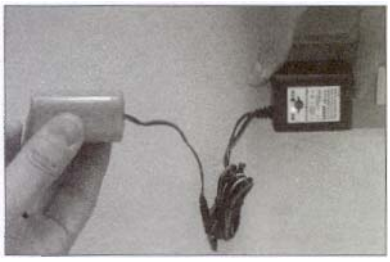
7 Instalación de la batería de la radio



a) Instale 8 pilas alcalinas de tamaño AA en el transmisor. Asegúrese de colocar bien los polos en su correspondiente compartimiento.
b) Sujete toda la carga de las baterías en la parte inferior sujetándola con una brida.

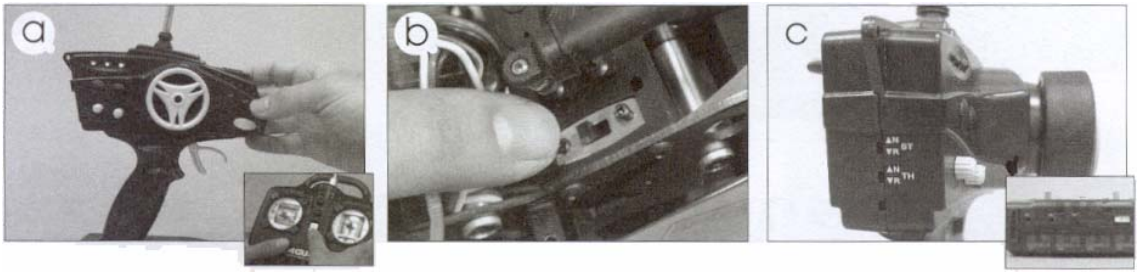
8 Carga de las baterías del receptor

(El pack de baterías RX y el cargador deben comprarse por separado)



El pack de baterías RX debe estar completamente cargado antes de empezar a usar la moto.
Para obtener mejores resultados, deje que el pack de las baterías se enfríe antes de la carga, ya que el calor puede incapacitar la carga de las baterías de una carga completa y también perjudicar en el rendimiento de las baterías.
Una vez las baterías están listas para ser cargadas, primero conecte el cargador A/C en la ranura de fuente de energía AC, luego conecte pack de baterías RX en el cargador. (El tiempo de carga es de alrededor de unas 10 horas. Para una carga mas rápida, puede comprar un acelerador para el cargador en su tienda de hobby). Continúe controlando las baterías mientras se estén cargando. Tan pronto como la batería esté cargada, desconecte el cargador de la batería.
Aviso: Las baterías NiMh deben ser recicladas o desechadas en un lugar adecuado. No corte el circuite de las baterías. Esto podría causar daños y desperfectos en el pack de baterías. Nunca deje las baterías desatendidas mientras se estén cargando.

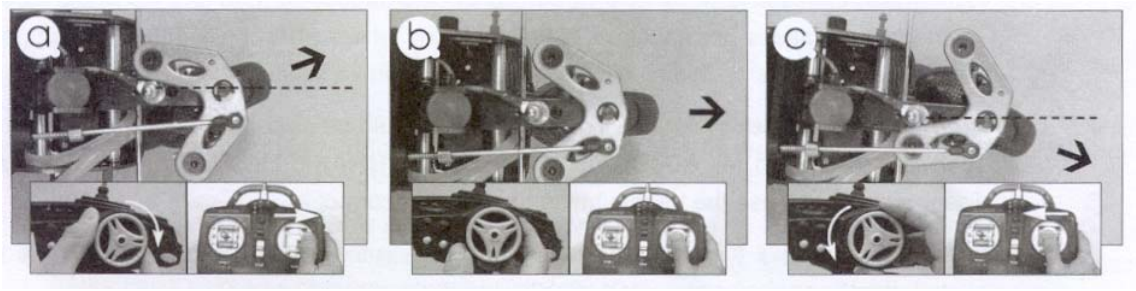
9 Funcionamiento de la radio



a) Cuando use su modelo, asegúrese de que siempre conecte el **transmisor primero**.
b) Después, conecte el receptor. Cuando termine, primero apague el receptor y luego el transmisor.
c) Para revertir las funciones de los servos, use el pequeño interruptor blanco que se encuentra en la parte superior de la pistola trasmisora (o el reversor de servos interior situado en el centro del stick del trasmisor). Para orientar los servos en la pistola de transmisión, use las palancas del trim de encima y de al lado de la rueda de dirección (los trims de encima son los de la dirección, los de los lados del acelerador y freno). En un trasmisor de stick,

las palancas del trim están situadas adecuadamente ordenadas alrededor del stick.

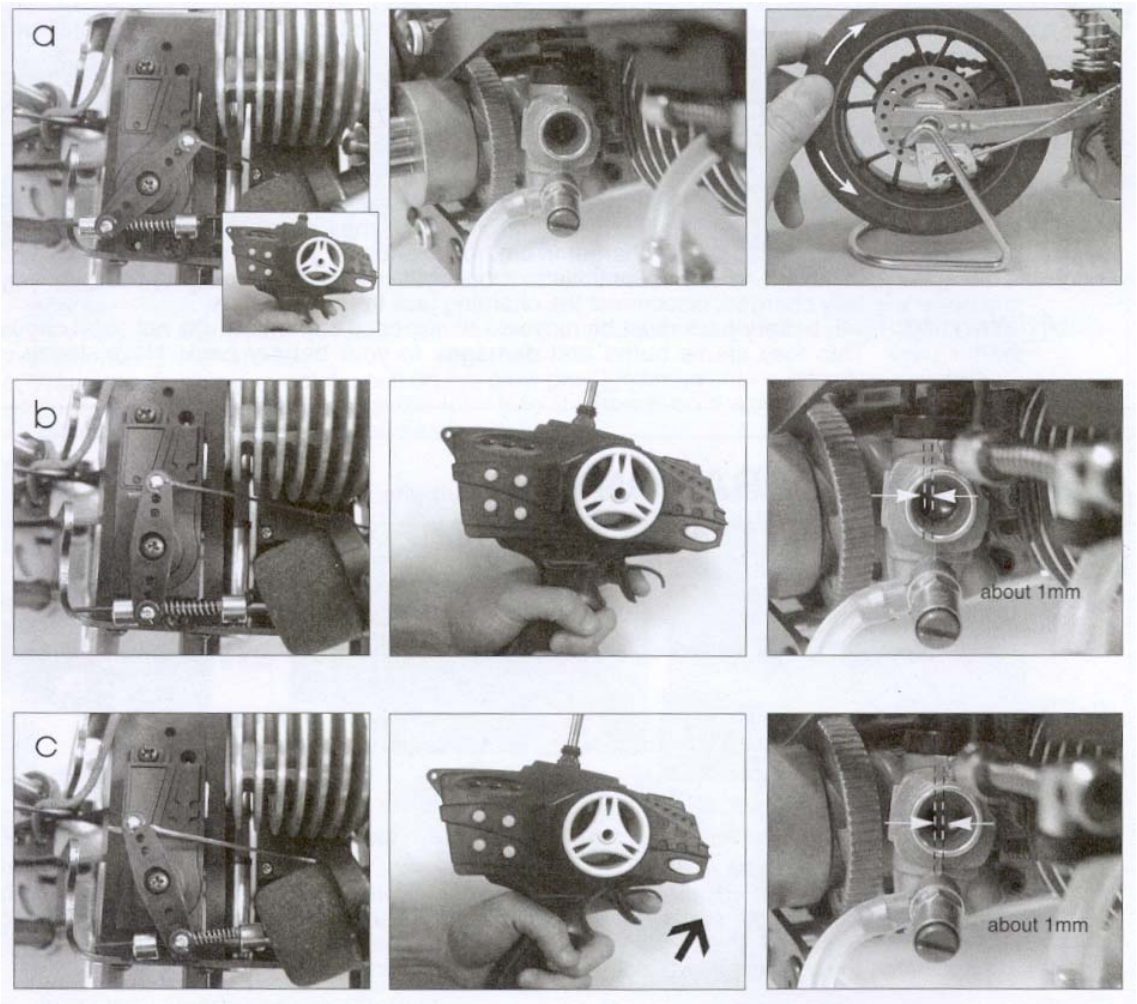
10 Funcionamiento de la radio y la dirección



Debido a exclusivo sistema de dirección, los siguientes consejos deben ser tomados en consideración

a) Primero, invierta la posición del interruptor de la dirección de servo. La dirección está básicamente diseñada para cambiar el centro de la gravedad y no para girar las horquillas. Con el transmisor y el receptor en marcha, mueva el stick o volante de dirección hacia la derecha. El cuerpo de la moto se inclina hacia el lado derecho (mientras que el neumático anterior lo hace hacia la izquierda) y el chasis le sigue inclinándose hacia el mismo lado. Si esto no ocurre. Vuelva a invertir la posición del interruptor de la dirección del servo.
b) Vuelva a la posición neutral con el volante/stick. El neumático frontal debería quedar mirando recto. Si esto no ocurre, use la palanca del trim para corregirlo.
c) Ahora gire el stick/volante hacia la izquierda. La rueda frontal debería girar a la derecha.

11 Funcionamiento del acelerador y los frenos

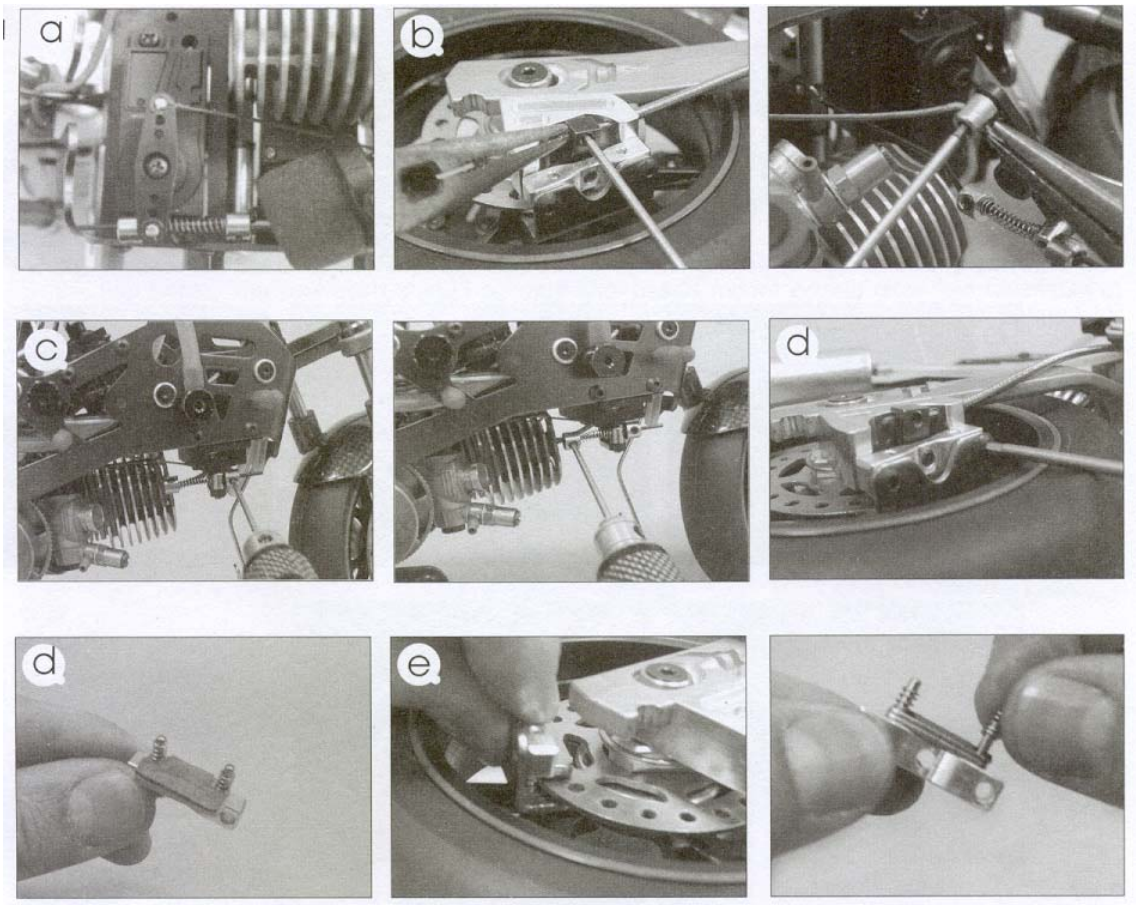


a) Compruebe las funciones del acelerador y de los frenos. Con el transmisor y el receptor en marcha, empuje el stick hacia delante. El carburador tendría que estar completamente abierto y el freno desconectado. Para comprobar que el freno no esta conectado, simplemente haga girar la rueda a la vez que empuja el stick/gatillo hacia delante. Para invertir esta función, invierta la posición del servo del acelerador y los frenos.

b) Ponga el stick/gatillo en posición central. El carburador debería de estar cerrado (vea los pasos de ajustes del varillaje del acelerador y los frenos) y el freno todavía desconectado. Si no ocurriera, use la palanca del trim del acelerador y los frenos para corregirlo.

c) Ponga el gatillo / stick hacia atrás. La apertura del carburador tendría que ser exactamente la misma que en posición neutral, el muelle del acelerador un poco comprimido y el freno conectado.

12 Ajustes del varillaje del acelerador y frenos



La moto DUCATI 999R GP va equipada con un freno de disco trasero que conecta con la rueda trasera y el brazo basculante trasero. El sistema de frenada trasera ya viene premontado de fábrica. Ya que el material de los frenos se desgasta, usted necesitará recambiar las pastillas de freno al igual que tendrá que hacer futuros ajustamientos del sistema de freno.

a) Para poner el sistema de varillaje del acelerador y freno, primero la radio debe de estar conectada y en posición neutral. De esta manera, el servo esta en posición neutral.
b) Con el servo en posición neutral, ajuste la tensión del conector del freno en el lugar donde la palanca casi se conecta con el sistema de frenada.
c) Con el servo en posición neutral, desajuste un poco el collar del acelerador con una llave hexagonal de 1.5mm. Después, cierre manualmente el carburador, y monte el collar (al lado de la muella) con la muella ligeramente comprimida. Luego disponga el otro collar al lado del pivote del varillaje.

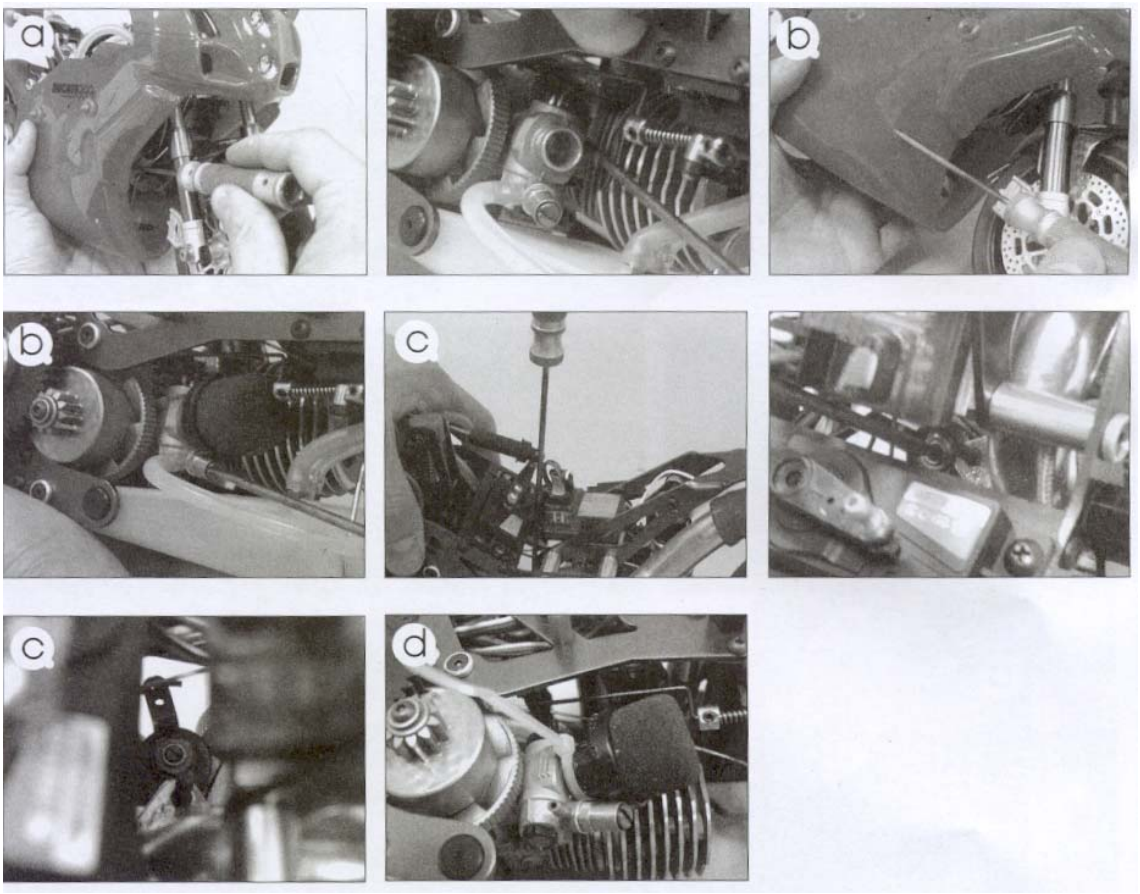
REEMPLAZO DE LAS PASTILLAS DE FRENO

d) Si los discos de freno están gastados o dañados y necesitan reemplazarlos, desajuste los dos tornillos de las pastillas de freno traseras usando una llave

hexagonal de 2mm. Cuidadosamente saque las pastillas de freno de la bancada de freno posterior. Fíjese en que hay pequeños muelles entre las pastillas que tendrá que volver a usar.

e) Vuelva a poner las pastillas nuevas usando los pequeños muelles entre las pastillas y la bancada del servo del freno. Ponga el disco de freno en medio de las pastillas de freno. Apriete la pastilla de freno interna firmemente contra el disco de freno y apriete los tornillos del freno hasta que casi toquen con las pastillas de freno. El espacio entre las dos pastillas de freno y el disco debería de ser de 0.3mm.

13 Ajustes del carburador



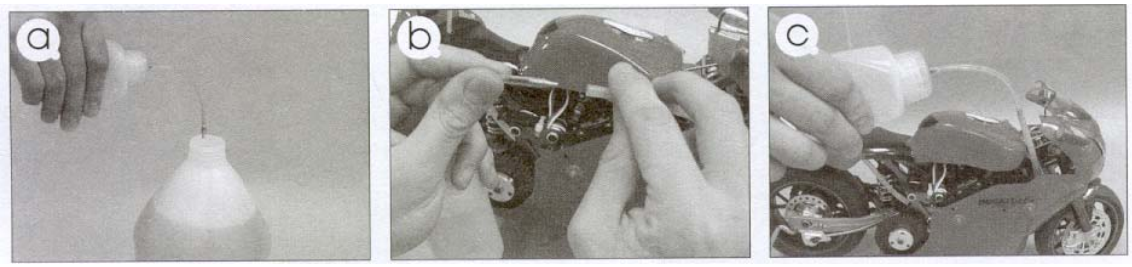
a) Ajuste de la aguja del carburador. Para montar la aguja del carburador (pequeña aguja que sobresale del cuerpo del carburador), remueva la parte inferior del cuerpo del cuerpo o bien introducir un destornillador de cabeza plana de 0.5mm por la parte delantera para girar el destornillador como en la fotografía. La posición inicial de la aguja debería dejar 1mm de espacio en el carburador. Gire en sentido de las agujas del reloj para tener la aguja alta (abertura ancha del carburador), y al contrario de las agujas del reloj para tener la aguja baja (apertura pequeña del carburador).

b) Válvula de velocidad. Inserte in destornillador de cabeza plana de 0.5mm en el agujero para ajustar en la parte derecha inferior del cuerpo. Para montar la aguja de alta velocidad (aguja larga que sobresale del cuerpo del

carburador), gire el tornillo igual que se indica. La posición inicial de la aguja debería de ser de 2,5 giros (ajuste la aguja completamente y luego gire atrás 2,5 giros). Hacer girar en sentido de las agujas del reloj proporciona un inferior ajuste (menos cantidad de fuel para mezclar con el aire), y hacer girar en el sentido contrario de las agujas del reloj proporciona un mejor ajuste (mas cantidad de fuel para la mezcla con aire). Por favor, consulte el apartado de ajustes del motor para un montaje adecuado del motor.

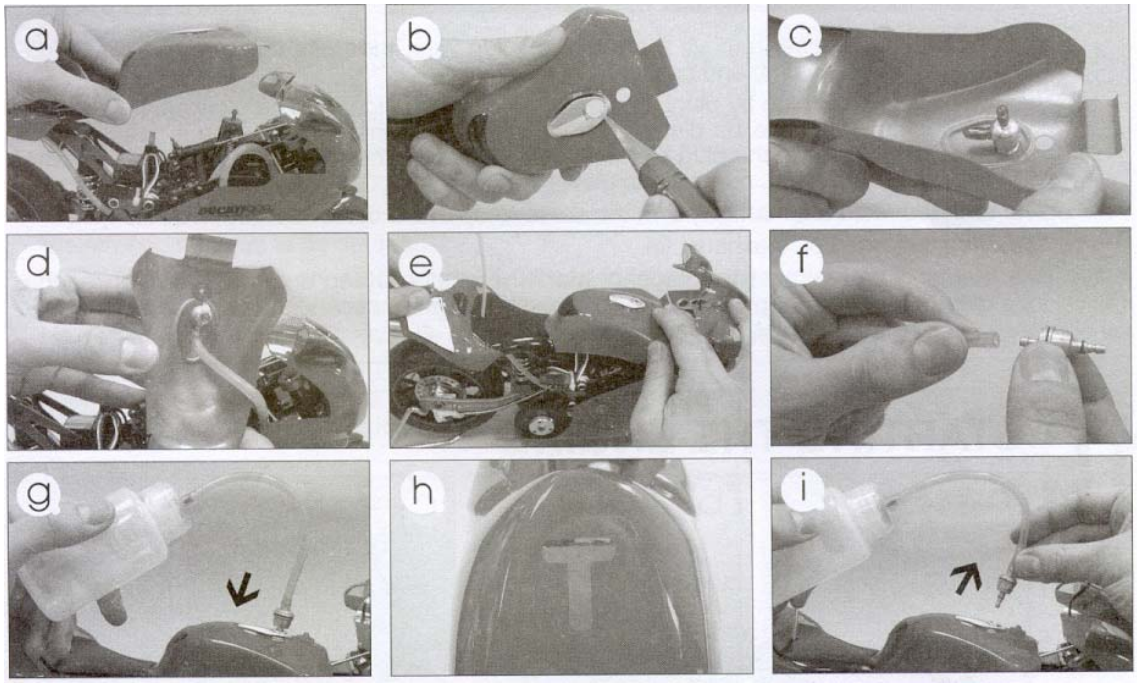
c) Aguja de baja velocidad. Extraiga la parte superior del cuerpo. Para preparar la aguja de bajas (tornillo situado en la parte final del carburador), gire el tornillo tal como se indica. La posición inicial de la aguja debería ser 6 vueltas y media (ajuste la aguja completamente y luego gire atrás 2 vueltas y media). Este tornillo controla la cantidad de fuel que entra en las aceleraciones. Asegúrese de hacer este paso con el acelerador cerrado, después de montar la aguja. Haga girar el tornillo al sentido de las agujas del reloj hasta que no se pueda mas. NO LO SOBREAJUSTE.
d) Montaje del filtro del aire. Este producto va suministrado con una espuma (foam) para filtrar el aire. Se recomienda que aplique unas gotitas de aceite en la espuma para asegurarse de que no entre polvo o suciedad en el carburador. No obstante, demasiado aceite puede reducir la circulación del aire en el carburador y afectar el rendimiento del motor. Asegúrese de que el filtro de aire esta bien sujeto en su sitio fijándolo con una brida en la base de la goma de la bancada.

14 Combustible



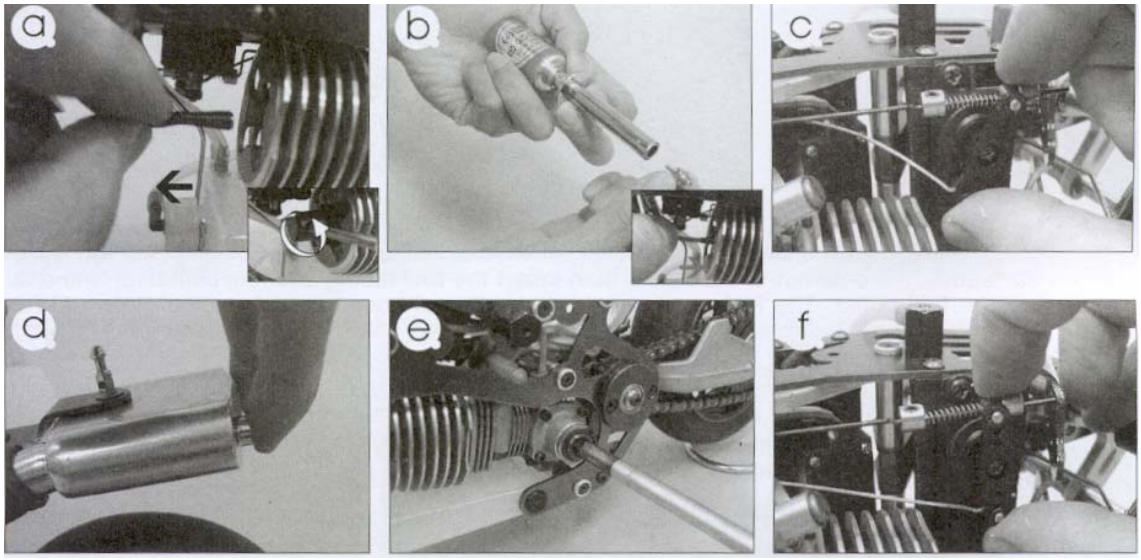
a) Saque el aire de la botella e inserte el tubo del fuel dentro del contenedor del fuel e succione el fuel dentro de la botella. El fuel usado tendría que ser con una base de metanol (lo encontrará en su tienda de hobby) con un 10% - 20% de contenido en nitro metano y de 5% a 18% de aceite sintético para una buena lubricación.
b) Acerque el tubo del fuel en el pivote de la dirección. (tubo verde-transfiere fuel al depósito del fuel). Luego conecte con la boquilla del tubo del fuel con la botella de fuel.
c) Presione La botella e fuel para rellenar el tanque con el fuel. Cuando acabe, vuelva a colocar el tubo verde del fuel en el tornillo largo del pivote de la dirección.

INSTALACIÓN OPCIONAL DE LA VÁLVULA DE PRESICIÓN DE COMBUSTIBLE Nº 1115 (Comprar por separado)



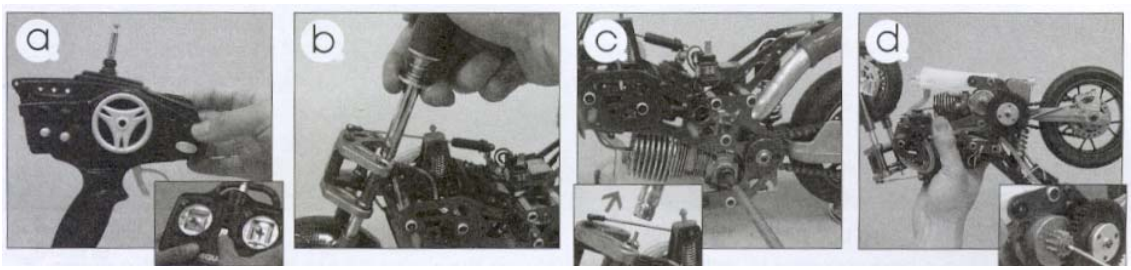
a) Quite la parte superior de la moto.
b) Utilice un taladro para hacer un agujero de 9.5mm de diámetro en el lugar donde se muestra en el diagrama.
c) Ajuste la válvula del fuel en la parte de la cubierta superior de la moto haciéndola girar en el sentido de las agujas del reloj hasta que queden de 1 a 2 mm de rosca del tornillo que se vean por la superficie de la parte superior de la moto.
d) Saque el capuchón protector de la banda de la boquilla, conecte el tubo verde en la boquilla y después, usando una tira pequeña de nylon para fijar el capuchón protector bien ajustado en la boquilla inferior. (fíjese en: el tubo verde del fuel es el que conecta con la boquilla del depósito de combustible).
e) Vuelva a colocar la parte superior de la moto.
f) Use la función dual del filtre de fuel para conectar el tubo del fuel.
g) Inserte la boquilla del filtro del fuel en la válvula del fuel. Apriete la botella del fuel para llenar el depósito de fuel.
h) Puede observar el estado del fuel por la ranura que está por debajo de la moto.
i) Cuando termine, retire la boquilla de la válvula de combustible.

15 Puesta a punto del motor



a) Para arrancar el motor, retire el conector rojo de la bujía, usando la llave suministrada para retirar la bujía y la junta del motor.
b) Compruebe la bujía conectándola al chispómetro. La bujía debería brillar con intensidad. Si no brilla mucho significa que el chispómetro está bajo y necesita cargarse. Si no brilla o bien parece distorsionado, significa que la bujía está averiada y se debe de reemplazar por una de nueva. Después de esta comprobación reinstale la bujía. Vuelva a conectar el conector rojo a la bujía.
c) Con la radio apagada, haga girar manualmente el servo para así abrir el carburador (aceleración abierta).
d) Conecte la pipa de embocadura de escape.
e) Manteniendo la embocadura de escape enchufada, ponga en marcha el motor. Siga haciendo esto hasta que el fuel penetre en el carburador, luego haga girar la llave dos segundos más para mejorar el motor.
f) Manualmente devuelva el servo en posición neutral.

16 Arrancar el motor



a) Conecte la radio (primero el transmisor, después el receptor).
b) Ponga el chispómetro sobre la bujía.

c) Tire del starter del motor hasta que éste arranque. Podría ser que tuviera que abrir un momento el acelerador, pero deberá cerrarlo inmediatamente después que el motor arranque. Retire el chispómetro del motor una vez éste esté arrancado y caliente. Si el motor se parara, debe revisar el ajuste del carburador ya que puede ser que su ajuste resulte demasiado amplio.
d) Si el arranque del motor resulta difícil puede ser que el motor esté anegado. Para resolverlo, gire la moto boca abajo, use una llave hexagonal de 2mm para insertarla en el embrague y hágala girar de 3 a 5 veces en dirección a las agujas del reloj para liberar el exceso de fuel del escape. (nota: no es necesario desmontar la bujía). Repita el procedimiento de puesta en marcha del motor.

17 Freno motor

a) Para un motor nuevo (mecanismo de frenada) la aguja de alta velocidad necesita ser montada lo más bien posible. Gire la aguja de alta velocidad ¼ contra las agujas del reloj desde su posición inicial (2.5 giros desde la posición cerrada). Repita el paso 17b. Siga haciendo esto hasta que el motor llegue a la máxima aceleración, después gire la aguja de alta velocidad ¼ hacia la derecha. Haga correr la moto en un lugar abierto con este ajuste de motor un mínimo de 5 depósitos de fuel para completar el proceso de frenada. Es normal que un motor nuevo se pare muchas veces durante este rato debido a su buena fijación. Cuando esto ocurra, simplemente reinicie el motor. Después de la frenada, siga con el procedimiento de ajuste del motor para preparar el carburador para operaciones normales.

MECANISMO DEL MOTOR

Debido a las diferentes fórmulas del fuel, las operaciones, la humedad... el motor puede no funcionar correctamente en sus ajustes iniciales. Por favor, siga el procedimiento siguiente para activar propiamente el motor. No cambie el procedimiento hasta que el motor frene bien.

a) Inicie el motor.
b) Con el motor en marcha, haga correr la moto hacia adelante y hacia atrás en línea recta en un lugar abierto, llegando a la máxima aceleración en ambos casos. Repita y note el sonido de escape. No mantenga el acelerador abierto fuera del suelo o la conexión del motor podría romperse.
c) Si el escape no suena fuerte, gire la aguja de alta velocidad (la aguja larga, des del cuerpo del carburador, apuntando hacia arriba) 1/4 en la dirección de las agujas del reloj y repita el paso 17b.
d) Repita el paso 17c hasta que el motor tenga la fijación óptima (no girando más hacia adentro la aguja de alta velocidad tendrá un efecto de aceleración completa y hacia afuera causará que la aceleración completa del motor disminuya un poco). Para operaciones normales, gire la aguja de velocidad 1/4 contra las agujas del reloj para un ajuste óptimo.
e) Para ajustar la parada, gire el tornillo de parada hacia adentro (más rpm) o fuera (menos rpm). Básicamente, necesita ser ajustada al punto más bajo posible antes de que se atasque/corte el motor.

f) Para ajustar la aguja de menor velocidad (dentro de la palanca de aceleración), el motor necesita ser forzado y la palanca de alta velocidad necesita ser ajustada primero.

g) Repitiendo el paso 17b cada 10 segundos (1 segundo de velocidad máxima y 10 de parada). Si las rpm del motor en parada bajan después de unos segundos y se para, después gire hacia adentro la palanca de baja velocidad (como las agujas del reloj) 1/4 de giro. Si las rpm del motor están igual o van en aumento, gire hacia afuera la palanca de baja velocidad (contra las agujas del reloj) 1/4 de giro.

h) Siga repitiendo el paso 17g hasta que las rpm del motor bajen (vaya a rpm de parada, luego baje un poco más rpm después de unos segundos) pero no se atasquen/corten.

18 Consejos de uso

a) Sujete el transmisor con una mano, y ponga un dedo para usar el acelerador.
b) Con la otra mano sujete la moto. Déle al acelerador mientras usted empuja un poco la moto. La moto debe ir en línea recta. Ahora coja el control de dirección y empiece a disfrutar.
c) Cuando tome una curva, reduzca la velocidad para hacer el giro más fácil, y recupere la velocidad al salir de la curva.
d) Si la moto se cae a causa de perder el equilibrio, las protecciones laterales soportan para prevenir el interior de rozaduras.
e) Para continuar corriendo con la moto, dele un poquito más al acelerador para ayudar a la moto a volver a la velocidad normal (solamente un poco más, si es demasiado producirá un trompo)

19 Mantenimiento posterior

a) Siempre apague la radio y desconecte el pack de las baterías cuando no vaya a usar la moto. Quite las baterías cuando vaya a guardar la moto por un tiempo.
b) Asegúrese que la moto está completamente limpia cuando vaya a guardarla por un tiempo.
c) Asegúrese de quitar el fuel restante del depósito cuando vaya a guardarla.

DETECCIÓN Y SOLUCIÓN DE PROBLEMAS

PROBLEMA	CAUSA	SOLUCIÓN
Motor no arranca	1. Depósito del fuel vacío 2. Fuel sucio 3. Bujía no funciona 4. Chispómetro descargado 5. Motor colapsado 6. Motor sobrecalentado 7. Carburador mal ajustado 8. Escape bloqueado 9. Filtro del aire bloqueado	1. Añada fuel 2. Cambie el fuel 3.Cambie la bujía siguiendo las instrucciones del paso 15 4. Recargue el chispómetro 5. Vea paso 16 6. Deje enfriar el motor. 7. Reajuste el carburador siguiendo los pasos numero 13. 8. Compruebe el escape y retire cualquier cosa que lo obture. 9. Compruebe que el filtro esté libre de suciedad.
El motor arranca pero luego se cala	1. Aguja de bajas floja. 2. Burbujas en el fuel. 3. La bujía está sucia	1. Ajuste la aguja según el paso 13 2. Compruebe que no haya ningún escape de combustible 3. Cambie la bujía siguiendo paso numero 15
El starter no gira	1. El motor está anegado 2. El motor se para	1. Repase sección16 2. Compruebe que el motor no tenga ningún daño
No frena	1.Sistema de frenada incorrecto 2. Frenos gastados	1. Repase sección 12 2 Repase sección 3 para cambiar las pastillas de freno.
Dificultad en el control de la moto	1. Las baterías del trasmisor o receptor están poco cargadas 2. El trasmisor alcanza poco radio 3. El varillaje del servo no está correctamente ajustado 4. La rueda trasera y el brazo basculante no están paralelos 5. Los trims de dirección no están bien ajustados en posición neutral	1. Cambie o recargue las baterías 2. Extienda completamente las antenas 3. Siga las instrucciones del paso 2 para volver a ajustar el varillaje de la dirección del servo 4. Siga las instrucciones del paso 4 para ajustar la rueda trasera 5. Siga paso 10 para ajustar en posición neutral